Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5846**

19. Wahlperiode 16.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Ralph Lenkert, Dr. Gesine Lötzsch, Heidrun Bluhm, Lorenz Gösta Beutin, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/3400, 19/3402, 19/4624, 19/4625, 19/4626 –

Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2019 (Haushaltsgesetz 2019)

hier: Einzelplan 16

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

„Wir wollen für unsere Kinder und Enkelkinder eine intakte Natur bewahren. Eine saubere Umwelt und der Schutz der Biodiversität sind unser Ziel.“, so steht es im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung. In der Realität verschlechtert sich der Zustand der Natur in Deutschland allerdings stetig. Obwohl es einzelne Erfolge gibt, hat die Situation vieler Arten und Lebensraumtypen dramatische Ausmaße angenommen. Doch die Vielfalt von Arten, Lebensräumen und Landschaften ist unsere Lebensgrundlage. Mehr denn je ist es daher wichtig den finanziellen Rahmen zum Schutz und zur Wiederherstellung der Natur der Notwendigkeit anzupassen und deutlich aufzustocken. Schutz, Entwicklung und nachhaltige Nutzung unserer natürlichen Lebensgrundlagen müssen im Zusammenhang gedacht und der Schutz der biologischen Vielfalt in allen Politikbereichen verankert werden.

Weiterhin ist es notwendig die EU-Naturschutzrichtlinien konsequent umzusetzen und die dem Naturschutz entgegenstehenden Finanzierungsinstrumente der Agrar-, Fischerei-, Regional-, Verkehrs- und Energiepolitik an das Ziel „Wiederherstellung und Erhalt der biologischen Vielfalt“ anzupassen. Einsparungen an diesen Stellen, sollten für

Mehrausgaben im Bundesprogramm Biologische Vielfalt, der Unterstützung der Arbeit von Naturschutzverbänden und die Förderung von Naturschutzgroßprojekten verwandt werden. Eine große und unersetzliche Unterstützung bei diesem Vorhaben bietet die Arbeit von Naturschutzverbänden. Durch die fachliche Umsetzung von politischen Vorhaben, aber auch durch Umweltbildung und die Mitwirkung an gesetzlichen Naturschutzverfahren. Vor allem in Anbetracht weiter zunehmender Nutzungskonflikte sind Naturschutzgroßprojekte mit ihrem großflächigen und gezielten Schutzansatz in diesem Kontext für den Erhalt der Biodiversität von wachsender Bedeutung.

Das Internationale Übereinkommen der UNESCO zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (kurz: Welterbe-Konvention) wurde 1972 verabschiedet. In Deutschland gibt es 39 Welterbestätten, wovon lediglich drei zum Weltnaturerbe gehören. Hier ist ein deutliches Ungleichgewicht und damit Defizit hinsichtlich der Naturwerte in Deutschland erkennbar.

Die Mittel dieses neuen Titels sollen genutzt werden, um den Erhalt von Weltnaturerbestätten zu sichern. Zur Koordination und Steuerung der Naturerbestätten ist ein eigenes Naturschutzfachmanagement erforderlich, welches insbesondere durch Verknüpfung mit verschiedenen Bildungs- und Öffentlichkeitsmaßnahmen die Regionen um die Weltnaturerbestätten mit ihren Entwicklungskonzepten für den ländlichen Raum einbindet. Das vorhandene Investitionsprogramm ist auf Kulturerbestätten ausgerichtet und kann diese Aufgabe nicht erfüllen. Nach Artikel 4 der UNESCO-Konvention sind die Erfassung, der Schutz und die Erhaltung von Weltnaturerbestätten für künftige Generationen staatliche Aufgabe im jeweiligen Hoheitsgebiet. Die Verantwortung für die Einhaltung dieses Vertrages liegt spätestens seit Inkrafttreten der Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes im März 2010 mit der veränderten Gesetzgebungskompetenz bei der Bundesregierung. Darüber hinaus ist Deutschland als Vertragsstaat des UNESCO-Welterbeübereinkommens verpflichtet Natur- und Kulturgüter von „herausragendem, universellen Wert“ zu identifizieren und zu erhalten. Das oben benannte Defizit zu Lasten der Naturerbestätten soll mit Unterstützung der hier veranschlagten Gelder behoben werden.

Um zur stetig steigenden Infrastrukturlast in Nord- und Ostsee ökologische Ausgleiche zu schaffen, müssen dort vermehrt Regionen ausgewiesen werden, in denen extraktive Tätigkeiten und Infrastrukturmaßnahmen weitgehend ausgeschlossen werden. In zeitnah auszuweisenden Totalreservaten sollen Meerestieren und maritimer Flora Rückzugsräume geboten werden um der schwindenden Artenvielfalt durch Überfischung und Klimaveränderungen zu begegnen. Um den notwendigen ökologischen Strukturwandel auch auf See zu begleiten wird ein Fond eingerichtet aus dem Kompensationsleistungen für etwaige kurzfristige wirtschaftliche Einbußen bei Fischereibetrieben und ähnlichen geleistet werden kann.

Für die Kampfmittelbeseitigung sogenannter nichtreichseigener Munition, von der in Folge des Zweiten Weltkrieges bis heute erhebliche Gefahren ausgehen, sind nach derzeitiger Staatspraxis die Länder zuständig. Die Probleme mit Blindgängern alliierter Munition stellen die Landeshaushalte regelmäßig vor erhebliche Herausforderungen. Mehreren Bundesratsinitiativen (zuletzt Gesetzentwurf vom 27.08.2014 – Bundestagsdrucksache 18/2411, dessen Beratung und Beschluss aufgrund des Ablaufs der 18. Wahlperiode nicht zustande kam) folgend, soll die Finanzierung der Bergung und Räumung von Munition nicht nur auf sogenannte „reichseigene Munition“ bzw. auf Flächen des Bundes zu beschränkt werden. Die Bundesrepublik Deutschland als Rechtsnachfolgerin des Deutschen Reiches ist für die Altlasten aus dem Zweiten Weltkrieg allumfänglich zuständig.

Lärm ist eine ernstzunehmende Umweltbelastung. Lärm und Lärmstress können zu zahlreichen Beeinträchtigungen und Erkrankungen des Menschen führen. Vor allem der Kraftfahrzeugverkehr, aber auch Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbe können hohe Lärmpegel bewirken, die die Gesundheit der betroffenen Anwohner gefähr-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

den. Nach einer Auswertung des Umweltbundesamts von 61 internationale Lärmwirkungsstudien steigt bei Straßenverkehrslärm mit Mittelungspegeln oberhalb 65 dB(A) tagsüber die Beanspruchung des Herz-Kreislauf-Systems deutlich an. Damit steigt das Risiko, an Bluthochdruck oder Durchblutungsstörungen des Herzens zu erkranken oder einen Herzinfarkt zu erleiden.

Besonders in Ballungsräumen sind aber auch andere Auswirkungen dieses Umweltproblems spürbar. Lärm beeinflusst genauso wie eine schlechte Luftqualität die Lebensqualität, was dazu führt, dass betroffene Anwohner in Stadtrandgebiete ziehen, wenn sie es sich leisten können. Es folgt eine Zersiedlung, die noch größere Verkehrsströme nach sich zieht. Wohnraum an lärmbelasteten Straßen ist oft schwer vermietbar, was zu einer Verschlechterung der sozialen Mischung von Wohngebieten führt. Der Zusammenhang zwischen Einkommen und dem Zugang zu ökologischen Gütern, wie frischer Luft und Grünflächen sowie dem Ausmaß an Belastungen wie Lärm und Luftverschmutzung ist belegt. Um die Problematik der Lärmbelastung zu beheben sind Maßnahmen zum Schutz vor Lärm notwendig. Die zu fördernden Maßnahmen sollten sich dabei je nach Potential an folgender Hierarchie orientieren: 1. Lärmvermeidung, 2. Lärmminderung an der Quelle, 3. Abschirmung von Lärm, 4. Passiver Schallschutz.

Dieselabgase können beim Menschen zu Atemwegs- und Herz-Kreislauferkrankungen sowie Lungenkrebs führen, tragen bedeutend zur globalen Erwärmung bei, beschleunigen auf Hochgebirgsgletschern und dem Arktischen Eis die Eisschmelze und bilden dadurch eines der wichtigsten Gesundheits- und Umweltprobleme in Europa.

Baumaschinen (mobile Geräte und Maschinen) spielen als Quelle in Städten eine besondere Rolle. Ihre Emissionen machen mittlerweile rund ein Viertel aller verkehrsbedingten Feinstaubemissionen aus. Die aktuell gültigen Grenzwerte für Baumaschinen sind deutlich schwächer, als dies für die Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte notwendig wäre. Besonders relevant sind die Emissionen hier, weil neben der allgemeinen Bevölkerung auch ArbeitnehmerInnen betroffen sind, die wegen ihrer Arbeit in unmittelbarer Nähe zu den Emissionen von Baumaschinen für einen langen Zeitraum einem noch deutlich höheren Krebsrisiko ausgesetzt sind. Außerdem laufen viele Motoren dieser Maschinen im Vergleich zu Fahrzeugen überdurchschnittlich lange.

Zum Schutz der Bevölkerung müssen Gesetze und Regelungen erlassen werden, um die Belastung durch Luftschadstoffe in der Umgebungsluft deutlich zu senken. Die Fortführung des Förderprogramms zur Nachrüstung von Partikelfiltern ist aus gesundheits- und klimapolitischer Sicht erforderlich. Um den gewünschten Effekt zu erreichen ist im Vergleich zum früher bestehenden Programm eine Ausweitung auf alle Fahrzeugklassen notwendig, um auch für Halter von LKW über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Reisebussen wirksame Anreize zur Nachrüstung von Dieselrußfiltern zu geben.

Der Skandal, wie es zur Manipulation der Schadstoff- und Abgaswerte mittels einer Software durch VW kommen und insbesondere warum dies so lange unbemerkt geblieben ist, ist weiterhin nicht aufgeklärt. Mittlerweile ist klar, dass neben VW und seinen Konzernmarken Audi und Porsche auch andere namhafte deutsche Autohersteller (BMW, Daimler) unzulässige Abschalteinrichtungen eingesetzt haben und weiterhin einsetzen. Auf Nachfragen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) bzw. des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verleugnet die Autoindustrie weiterhin den Einsatz von Abschalteinrichtungen und will notfalls gerichtlich gegen die Anordnungen des KBA vorgehen. Deswegen ist eine größtmögliche Unabhängigkeit bei der Überwachung von Kraftfahrzeugen zu gewährleisten.

Die Kontrolle bereits typgenehmigter Fahrzeuge in Deutschland auf die Einhaltung von EURO-Abgasnormen und dem Energieverbrauch bzw. dem CO_2-Ausstoß im praktischen Einsatz der Fahrzeuge ist nicht ausreichend. Die entsprechenden Hinweise, dass gesetzliche Bestimmungen im Praxisbetrieb auf der Straße nicht eingehal-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ten werden, kamen von unabhängigen nichtstaatlichen Organisationen wie dem International Council for Clean Transportation (ICCT), der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC). Deren deutliche, wiederholte, empirische Hinweise auf erhebliche Überschreitungen der CO_2- und Abgasemissionen im realen Betrieb im Vergleich zu den Messungen nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus blieben jahrelang ohne erkennbare Konsequenzen durch die Bundesregierung. Mittlerweile hat das KBA mit eigenen diesbezüglichen Messungen begonnen und dabei auch eigenständig erste Abschalteinrichtungen nachweisen können. Das Vertrauen in das KBA als unabhängige Prüfbehörde ist dennoch schwer beschädigt. Deswegen, und weil es grundsätzlich sinnvoll ist, müssen die weiterhin beim KBA verbleibende Typenzulassung und die stichprobenartige Überprüfung von bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen im Hinblick auf das Abgasemissionsverhalten im Realbetrieb, institutionell getrennt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Nachtragshaushalt vorzulegen, in dem die Mittel für die oben genannten Schwerpunkte in ausreichender Höhe zur Verfügung stehen, und diese auch in den kommenden Jahren zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere:

1. die Förderung von Maßnahmen im Rahmen des Bundesprogramm Biologische Vielfalt (Kapitel 1604, Titel 685 01) auf 80 Millionen Euro jährlich aufzustocken;
2. den Untertitel „2.4 Umweltschutzprojekte und Naturschutzprojekte von Verbänden“ auf 10 Millionen Euro zu erhöhen, um den zunehmenden Aufgaben und Fragestellungen im Umwelt- und Naturschutzbereich gerecht zu werden (Kapitel 1601, Titel 685 04);
3. die „Zuweisungen zur Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung“ (Kapitel 1604, Titel 882 01) für zusätzliche Projekte auf 20 Millionen Euro zu erhöhen;
4. ressortübergreifende Untersuchungen mit einem direkten Bezug zur Biodiversität zu fördern und in diesem Zusammenhang den Titel „Forschung, Untersuchung und Ähnliches“ im Kapitel Naturschutz (Kapitel 1604, 544 01) auf 20 Millionen Euro aufzustocken;
5. einen Titel einzurichten und mit 50 Millionen Euro auszustatten, um das Insektensterben umfassend zu bekämpfen und die finanzielle Grundlage für das „Aktionsprogramm Insektenschutz“ sowie das wissenschaftliche Monitoringzentrum zur Biodiversität, welche im Koalitionsvertrag angekündigt sind, zu schaffen;
6. einen neuen Titel „Weltnaturerbe“ zu schaffen und mit 50 Millionen Euro auszustatten, um den Erhalt von Naturerbestätten zu sichern;
7. einen Kompensationsfonds zur Einrichtung von Totalreservaten in Nord- und Ostsee zu gründen und mit 50 Millionen Euro auszustatten;
8. einen Altlasten-Sanierungs-Fonds zur Beseitigung von „nichtreichseigener“ Weltkriegsmunition aufzulegen, welcher mit 50 Millionen Euro bestückt wird, um die finanziellen Aufwendungen der Länder zur Beseitigung von alliierter Weltkriegsmunition vollständig zu kompensieren und damit verbunden zeitnah einen Gesetzentwurf für ein Rüstungsaltlastenfinanzierungsgesetz zu erarbeiten und dem Bundestag zur Beratung vorzulegen;
9. ein Förderprogramm für Lärmschutzmaßnahmen in Ländern und Kommunen aufzulegen, welches mit 50 Millionen Euro ausgestattet und im Kapitel 1601 Umweltschutz angesiedelt wird, um dadurch einen Beitrag für mehr Gesundheit, Umweltgerechtigkeit und gegen Zersiedlung zu leisten;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

10. darüber hinaus im Sinne des Schallschutzes auf EU- und Bundesebene darauf hinzuwirken, dass alle Potentiale der technischen Lärmminderung genutzt werden;
11. das Förderprogramm für die Nachrüstung von Rußpartikelfiltern für das kommende Haushaltsjahr mit 15 Millionen Euro auszustatten, auf alle Fahrzeugklassen auszuweiten und dahingehend zu öffnen, dass auch die Nachrüstung von Partikelfiltern bei Baumaschinen möglich ist. Die zur Verfügung gestellten Mittel sollen in den Folgejahren an die Nachfrage angepasst werden;
12. darüber hinaus eine gesetzliche Grundlage für eine verpflichtende Einführung von Partikelfiltern bei Baumaschinen und Nebenaggregaten (z.B. Kompressoren) zu schaffen;
13. im Kapitel 1613 Umweltbundesamt den neuen Titel „Überwachung von Abgasemissionen bei Kraftfahrzeugen) einzurichten und mit 10 Millionen Euro auszustatten (Umwidmung von Kapitel 1215, Titel 532 02 und Aufstockung), damit das Umweltbundesamt die Kontrolle bereits typgenehmigter Fahrzeuge in Deutschland auf die Einhaltung von EURO-Abgasnormen und dem Energieverbrauch bzw. dem CO_2-Ausstoß im praktischen Einsatz der Fahrzeuge selbst durchführen kann. Die vorhandenen Prüfstände des KBA für diese Zwecke sollten vom UBA übernommen werden. Die entscheidenden Festlegungen wie Umfang und Verfahren der Prüfungen sowie die Auswahl der zu prüfenden Fahrzeuge sind dabei im Benehmen mit dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) durchzuführen. Begleitet werden soll dies durch einen Beirat, in dem die anerkannten Verkehrs-, Verbraucherschutz und Umweltverbände angemessen vertreten sind. Die Ergebnisse sind zu veröffentlichen und die Summe in den Folgejahren weiter zu erhöhen.

Berlin, den 6. November 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.